Autoroutes du Sud de la France

Objectif A89

n°25
janvier
2006

Magazine d'information de l'autoroute
Bordeaux/Clermont-Ferrand

A89 : des volcans à l'océan

Spécial ouverture Terrasson/Brive nord & Le Sancy/Combronde

THENON/TERRASSON
Le chantier a démarré.
Pages 3 à 8

AIRE DES VIGNES
Les vendanges de l'A89
Page 29

BORDEAUX/LE SANCY
Tout schuss par l'autoroute !
Page 30

Sommaire

Edito

A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand : des volcans à l'océan

Ce début d'année 2006 marque une date importante dans l'achèvement de l'A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand. Plus de 90 % de ses 340 km sont maintenant ouverts à la circulation. Les quatre départements traversés (Gironde/Dordogne/Corrèze/Puy-de-Dôme) sont désormais reliés entre eux par une infrastructure dont il faut noter la qualité d'intégration paysagère. L'ouverture de ces 63 km marque l'aboutissement de 10 ans d'efforts de construction pour ASF dans le Massif central : les échanges s'en trouvent facilités et les temps de déplacement raccourcis. L'A89 accentue la dynamique des différentes régions - Aquitaine, Limousin et Auvergne - qu'elle traverse.

A l'occasion de ce numéro exceptionnel d'Objectif A89 vous découvrirez une nouvelle maquette de notre magazine avec des reportages sur les étapes de la construction mais aussi des interviews de personnalités locales qui sont autant d'illustrations de notre ancrage dans le territoire.

En attendant 2008 et la finalisation de l'A89, bonne route à tous.

Bernard Val
Président d'ASF

En direct du chantier
Thenon/Terrasson Pages 3/8

A la Une
Spécial ouverture Pages 9 /23

Développement durable
Retour sur les résultats des Observatoires A20/A89 Pages 24/25

En service
Les nouvelles équipes et leur organisation sur A89 Pages 26/28

ASF actu
Tout schuss par A89 Page 30

Objectif A89

Responsables de la publication :
Jean-Jacques Lacaze & Gilles Riondy

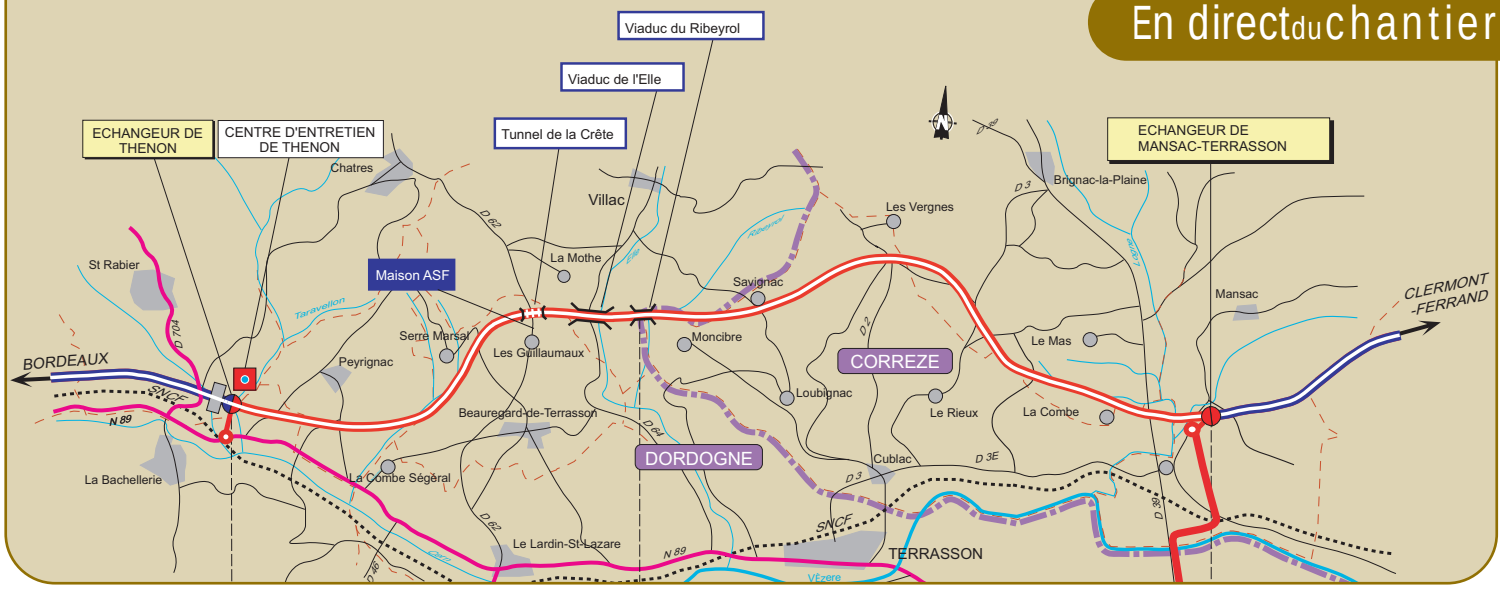
Responsables de la rédaction :
Nelly Destève & Guillaume de Paysac
Rédaction :
Nelly Destève, Julie Tobo, Guillaume de Paysac, Titia Carrisey-Jasik, Amélie Mayade
Photos :
M. Garnier, Julie Tobo, Guillaume de Paysac, INRAP, Scetauroute, La Montagne

ASF, Direction opérationnelle de la construction :
Rue du Docteur Ramon - 19000 Tulle

ASF, Direction opérationnelle de la construction :
6, boulevard de Saltgourde - Marsac-sur-l'Isle - BP 115
24051 Périgueux Cedex 09

LISETTE ALLAIRE ET COACH COM' - RCS L 439 858 705.

Autoroutes du Sud de la France
Société Anonyme au capital de 29 343 641 **e**
100, avenue de Suffren - BP 533 - 75725 Paris Cedex 15
Président : Bernard Val.
www.asf.fr



Une permanence ASF à Beauregard-de-Terrasson

La Maison ASF à Beauregard : ouverte 3 après-midi par semaine.

Aux Guillaumaux, sur la RD 62 menant de Beauregard à Badefols-d'Ans et à proximité immédiate du chantier A89, ASF a installé une permanence pour présenter les travaux et répondre aux questions du public et des riverains.

Depuis octobre, Jacques Forest, du service foncier d'ASF, et Guillaume de Paysac chargé de communication, accueillent le public de 14 h 30 à 18 h les lundis et mercredis et de 14 h 30 à 16 h 30 les vendredis.

CALENDRIER

Thenon/Terrasson
19 km
Objectif de mise en service : début 2008

Terrasson/Brive nord
11 km
Mise en service : depuis le 11 janvier 2006

Saint-Julien-Sancy/Combronde
52 km
Mise en service : depuis le 11 janvier 2006

ASF sur la Foire de Périgueux

A la découverte de la section Thenon/Terrasson

Du 9 au 18 septembre 2005 ASF exposait à la Foire Exposition de Périgueux. L'occasion de présenter la section Terrasson/Brive et la section Thenon/Terrasson, dont les travaux commençaient. Calendrier, caractéristiques techniques du tunnel et des viaducs, tout a intéressé les visiteurs, quelques uns voulaient déjà s'abonner au télépéage !

Section Thenon/Terrasson

Thenon/Villac : les grandes manœuvres

Denis Labouebe, directeur de travaux chez Guintoli.

Venu de la région nantaise où il officiait sur une 2 x 2 voies en sortie urbaine, Denis Labouebe, directeur de travaux chez Guintoli, est arrivé sur l'A89 en juillet 2005. Il coordonne les terrassements entre Thenon et la culée ouest du viaduc de l'Elle. 7 km au profil naturel très accidenté avec un déploiement de moyens impressionnants.

- Où êtes vous installés ?

- **Denis Labouebe** : Nos bureaux et nos ateliers mécaniques sont basés à la sortie du Lardin, sur la nationale 89, près de l'Institut de Soudure. Nous avons également installé des sites secondaires à Beauregard et au lieu-dit « La Bonnelle » sur la commune de Peyrignac. En ce qui concerne les entrées sur le chantier, les approvisionnements se font principalement par l'accès qui se situe près de nos infrastructures, au Lardin.

- Quelles sont les particularités de cette section ?

- **D. L.** : Incontestablement l'importance du volume de terrassement sur un linéaire relativement court, avec une succession de déblais et de remblais de grande hauteur. Nous opérons par endroit sur des dénivelés pouvant atteindre 70 mètres avec des terrassements qui affichent en leur totalité les chiffres suivants : 3,3 millions de m³ de déblais pour 2,4 millions de m³ de remblais. Ceci dans des terrains composés de grès, de sable et de schiste. Ils présentent des couches dures dans les niveaux inférieurs qu'il faut extraire par minage et des altérations en surface pour des matériaux réclamant un traitement (addition de chaux et de liant routier) avant réutilisation.

- Ces données topographiques imposent-elles des mesures spécifiques ?

- **D. L**. : Nous sommes en effet confrontés à des problématiques particulières. Dans un premier temps, aux contraintes de zones ramassées dans l'espace où plusieurs équipes d'engins peuvent se retrouver sur un même site. Cet état de fait impose une bonne planification et une gestion rigoureuse des itinéraires comme de celle de l'occupation du terrain. D'un autre côté, des dispositions constructives adaptées doivent être appliquées à la réalisation de remblais aux dimensions très respectables. C'est le cas par exemple à Serre Bru, sur la commune de Beauregard, avec une intervention sur un à-pic de 37 mètres. Nous devons assurer la stabilité d'une construction de 180 mètres de large en utilisant à la base du remblai et sur les côtés des matériaux de bonne qualité (rocheux ou traités). Ce qui permet d'utiliser des matériaux plus courants à l'intérieur.

- Quels sont les moyens mis en oeuvre ?

- **D. L.** : Ils sont assez conséquents, notamment avec l'utilisation d'une pelle Liebherr 984 C, aux mensurations exceptionnelles : 120 tonnes en ordre de marche (toute équipée) pour une longueur totale (bras déplié) de 20 mètres et des godets d'une capacité allant jusqu'à 10 m³. Depuis le début de l'année, 90 engins sont en permanence sur le terrain et si nous étions 125 à travailler sur ce chantier avant l'hiver, nos effectifs ont été portés à 150 personnes depuis l'arrivée des dernières équipes. Un quart des membres de l'encadrement vient du chantier A89 dans le Puy-de-Dôme (Sancy-Combronde), une autre partie était avant sur le TGV Est.

7 km

- Comment se répartissent les différentes phases de terrassement ?

- **D. L** : Les travaux ont débuté de façon concomitante par la butte de La Bonnelle et le plateau des Guillaumaux pour converger vers le centre de la section. Les pistes d'accès sont désormais achevées et les équipes ont attaqué les phases de gros terrassements. Le chantier s'étale sur 28 mois (de l'été 2005 jusqu'à novembre 2007) et connaîtra une grosse activité sur 2006, notamment avec le démarrage du tunnel de la Crête, programmé pour le milieu de cette année. ■

ACTU CHANTIER

Des moyens techniques importants

L'inventaire du matériel de terrassement mis en oeuvre entre Thenon et Villac est le suivant :

- Un atelier de 5 motor scrapers et d'un pousseur (bulldozer avec une grande lame frontale).

- 3 échelons (ateliers) de grosses pelles, une Liebherr 984 C de 120 tonnes avec 4 à 5 dumpers 773 équipés de bennes de 23 m³, une Caterpillar 385 et une Liebherr 974 accompagnées de 4 à 5 dumpers 769.

- 5 échelons de pelles moyennes avec une quinzaine de tombereaux articulés.

- Matériel d'accompagnement courant : niveleuses, bulls, compacteurs, engins de traitements, etc.

Premiers terrassements à Beauregard, pour le futur tunnel de la Crête.

Un géomètre communique par casquette avec son porteur de mire (Serre-Marsal à Beauregard).

Atelier pelle au sud de Sinzelas (La Bachellerie).

L'entreprise Valérian est co-traitante (partenaire) de Guintoli pour l'ensemble du terrassement de La Bachellerie à Villac.

Le franchissement du VC4 (route de Beauregard à Serre-Marsal) se fera par un passage inférieur.

Section Thenon/Terrasson

Villac/Terrasson : des terrassements en deux temps

Nicolas Fleuriot, Directeur travaux GTM.

Directeur travaux chez GTM Terrassement, Nicolas Fleuriot poursuit le chantier de l'A89 vers l'ouest. Après avoir opéré entre Ussel et Egletons puis entre Tulle-est et Saint-Germain-les-Vergnes, son équipe est basée à Saint-Pantaléon-de-Larche depuis juillet 2003. Tout d'abord pour la section reliant Brive nord à Terrasson et désormais sur les 11 km qui séparent Terrasson de Villac.

- Où êtes vous installés ?

- **Nicolas Fleuriot** : Nous sommes à Saint-Pantaléon-de-Larche depuis le démarrage des travaux de la section Terrasson/Brive nord, il y a environ 2 ans et demi, et nous avons établi des bases secondaires au Jarry (Mansac) avec nos ateliers mécaniques, à Lagorsse Haute, à La Morétie au niveau de la voie communale 1, à La Ramisse (Cublac), et enfin à Muratel. L'accès au chantier se fait exclusivement à l'est, par une entrée située sur la portion préalablement réalisée entre Mansac et Cublac.

- Quelles sont les particularités de cette section ?

- **N. F.** : Cette section est particulière quant à sa planification, car elle est déjà réalisée sur 5 km. Sur le tronçon restant, elle présente les caractéristiques d'un chantier bien « chahuté » avec un point bas (Ribeyrol) situé à 150 m d'altitude, et un point haut (Combemenue) à 300 m. Le linéaire présente en outre trois natures différentes de matériaux réparties par zones, des pelites à l'est, des sables du Trias au centre et enfin des schistes sur les derniers kilomètres à l'ouest. Les volumes de terrassement s'élèvent, sur les 11 km, à 5,350 millions de m³ de déblais pour 2,825 millions de m³ de remblais. L'excédent est utilisé en dépôt définitif, en remblaiement de vallons et pour la création d'aménagements paysagers. Sur l'ensemble de ces volumes, environ 1,200 million de m³ nécessiteront le recours au minage.

11 km

- Ces données imposent-elles des mesures particulières ?

- **N. F.** : La topographie des lieux nous a en effet contraints à aménager des circuits de transports sinueux, qui peuvent s'apparenter à des pistes de montagne, présentant des déclivités de 10 à 12 %. Il nous faut compter en outre avec des distances de transports conséquentes, parfois sur 3 km, avec la traversée de plusieurs ruisseaux, dont le Savignac et le Ribeyrol. Nous demandons donc à nos chauffeurs d'être particulièrement vigilants, d'autant plus par temps humide car les pistes peuvent s'avérer glissantes.

- Quels sont les moyens mis en oeuvre ?

- **N. F.** : Une centaine d'engins positionnés sur les 6 km reliant Mansac à Villac et un effectif de 200 personnes, personnel de bureau et équipes de terrain compris. Des chiffres qui s'expliquent dans ce cas avec le nombre de camions de transports imposé par les distances de transport à couvrir.

- Comment se répartissent les différentes phases des terrassements ?

- **N. F.** : Les 5 premiers kilomètres, sur lesquels nous sommes intervenus entre l'automne 2004 et l'été 2005, n'attendent plus que la mise en oeuvre des chaussées. En ce qui concerne les 6 derniers kilomètres, nous avons débuté les travaux de réalisation des pistes le 1er août dernier, le chantier de terrassement proprement dit le 12 septembre. Durant tout l'hiver, les opérations se sont concentrées sur les buttes de Muratel et de Moncibre afin de préparer les plateformes des viaducs de l'Elle et du Ribeyrol. Les terrassements se poursuivront jusqu'en mars 2007 avant de laisser la place aux opérations de chaussées ■

ACTU CHANTIER

Une centaine d'engins sur le chantier

Sur 6 km, les moyens techniques sont les suivants :

- Un échelon de 8 motor scrapers,

- Un échelon de pelle de 85 tonnes avec 10 tombereaux articulés,

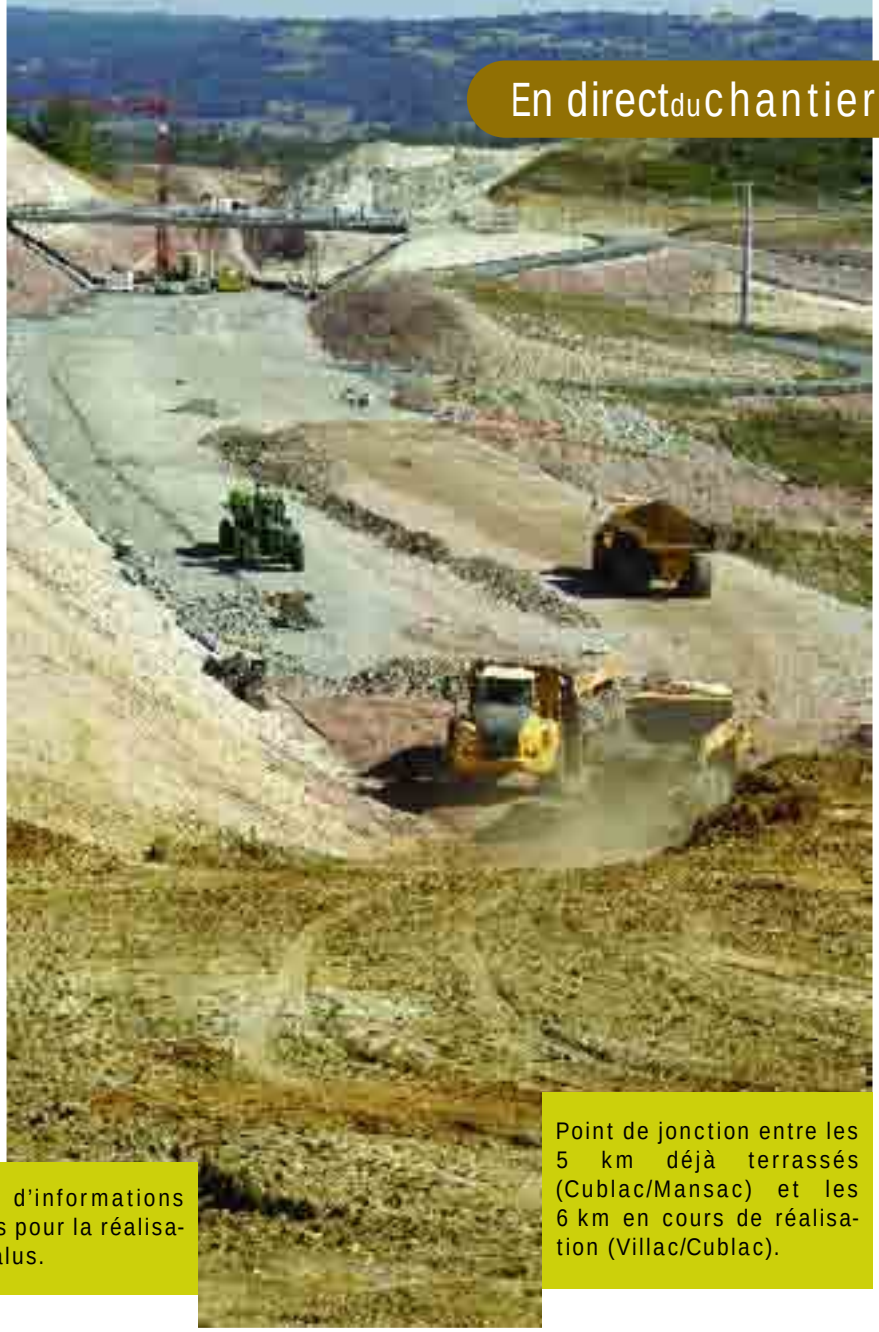
- 2 échelons de pelle de 65 tonnes avec 10 tombereaux chacune,

- 2 échelons de pelle de 30 tonnes avec 3 à 4 tombereaux articulés chacune,

- Matériel d'accompagnement courant : niveleuses, bulldozers, compacteurs, foreuses, engins de traitements, etc.

Couche de forme réalisée sur 5 km entre Cublac et Mansac.

Panneau d'informations techniques pour la réalisation des talus.



Point de jonction entre les 5 km déjà terrassés (Cublac/Mansac) et les 6 km en cours de réalisation (Villac/Cublac).

Atelier de scrap'.

Le tunnel vu de l'est.
... la colline une fois creusée, les voûtes sont construites puis celle-ci est reconstituée à son niveau initial et la route départementale rétablie au-dessus. (photomontages)

Le tunnel de la Crête vu de l'ouet.
Comme pour celui de Gumond (Saint Pantaléon de Larche), le tunnel de la Crête sera réalisé selon la technique de la tranchée couverte...

Section Thenon/Terrasson

Le tunnel de la Crête

Le tunnel de la Crête, situé sur la commune de Beauregard-de-Terrasson entre Thenon et Terrasson, est un ouvrage voûté double en béton armé (21 500 m³ de béton et 2 700 tonnes d'armatures acier).

Le tracé est en courbe sur un rayon de 1 800 m.

Les tubes sont décalés en plan, le tube côté droit étant en retrait de 24,60 m sur celui du côté gauche. Ils ont la même longueur (355 m).

En travers, le profil est en léger toit, avec une pente de 2,5% vers la droite.

Situé en haut de côte, le tunnel de la Crête accueillera 3 voies montantes de 3,50 m dans le sens Bordeaux/Brive et 2 voies de 3,50 m dans le sens Brive/Bordeaux. La vitesse y sera limitée à 110 km/h.

22 mois de travaux à compter du 25 juillet 2005 :
- Terrassement (déblais) septembre 2005 à février 2006

- Génie civil (voûtes béton armé) mars 2006 à mars 2007

- Remblais et équipements avril à novembre 2007

Aménagements de sécurité :

- 2 niches de sécurité en tunnel et 6 bornes d'incendie.

- Accès pompiers des deux cotés de l'ouvrage par la RD 62 et zone de stationnement pour les services de secours de 12 m de long et 3 m de large avant chaque entrée de tunnel.

- Structures du tunnel vérifiées stables au feu pendant 2 heures

- Caniveau à fente relié au collecteur des eaux usées par siphons permettant le recueil des liquides en interdisant la propagation de la flamme.

- Éclairage et équipements de sécurité sous alimentation double (EDF/batteries et onduleurs)

- Détection automatique d'incident et surveillance vidéo 24h/24 par le poste de surveillance régional ASF de Brive.

- Continuité d'écoute et d'émission pour les postes radio des secours et ceux d'ASF.

Protection de l'environnement

Les eaux de chaussées seront recueillies et traitées avec les eaux de pluie de la section courante dans des bassins décanteurs-déshuileurs.

En revanche les eaux de lavage du tunnel ou de déversement accidentel seront déviées et recueillies dans deux cuves de rétention spécifiques (une par tête) de 200 m³ de capacité, pour éviter de perturber le fonctionnement des bassins par les détergents de lavage.

Faune et flore : Le rétablissement de la colline au-dessus du tunnel de la Crête permettra de rétablir la continuité de leur habitat.

ENTREPRISES

Maître d'ouvrage
Autoroutes du Sud de la France

Conception
Scetauroute-Ingérop

Maîtrise d'œuvre
Setec

Réalisation
Guintoli

A89 : des volcans à l'océan

Spécial ouverture

Terrasson/Brive nord

& Saint-Julien-Sancy/Combronde

3 ans de travaux
pour 63 km

mise en service

Tranchée couverte de Gumont.

10 décembre 2005 : portes ouvertes sur la section Terrasson/Brive nord.

Terrassements dans les pélites.

Viaduc Vézère/Corrèze en construction.

Viaduc de la Sioule.

Gare de péage de Vulcania/Bromont.

Terrassements.

Mise en œuvre des chaussées au pied du Puy de Dôme.

Terrasson/Brive nord

Au carrefour des paysages

Pose des clôtures de sécuritéle long de l'autoroute A89.

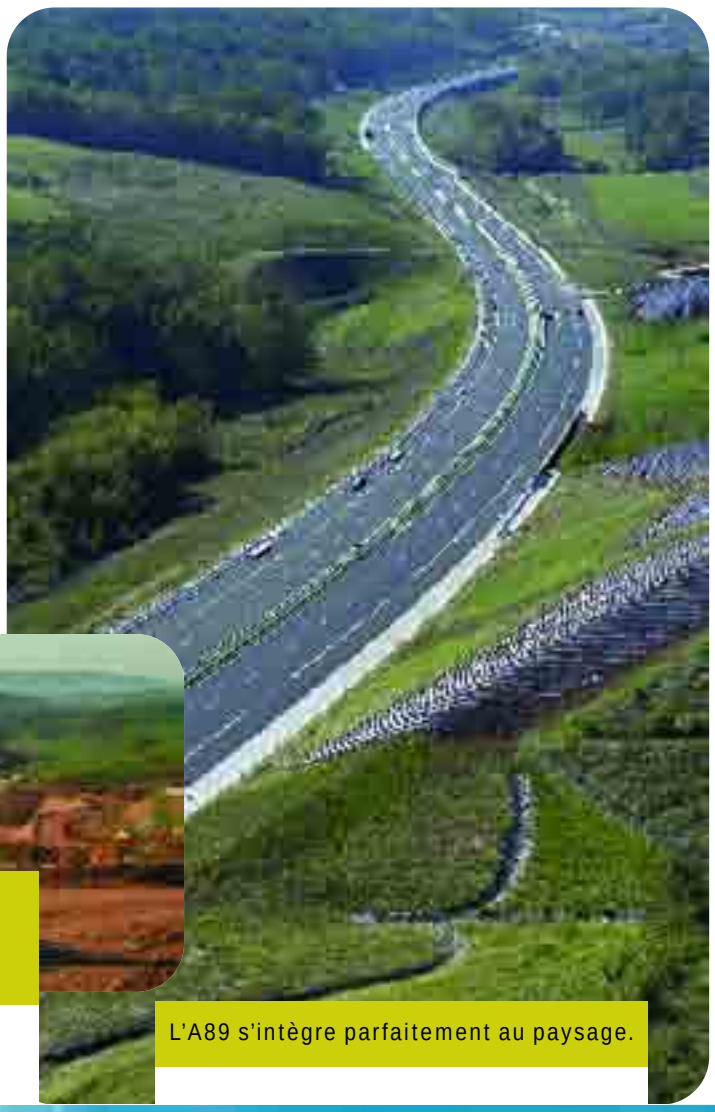
A flanc de coteaux et dans les vallées, des étendues boisées jusqu'au bassin de Brive en traversant la douceur des vallons et la confluence Vézère-Corrèze, le ruban noir a tracé sa voie et s'ouvre aux portes du Périgord pour irriguer les ocres de Brive-la Gaillarde.

Ecrasé sous les grandes chaleurs de l'été 2003, l'autoroute prenait ses premiers repères sous le signe de l'inquiétude. La générosité de la Vézère ne fera-t-elle pas défaut pour venir au secours des terrassiers confrontés aux spécificités géologiques du secteur ? Des craintes vite écartées pour une construction soumise pendant trois ans à des défis permanents. Les volumes des déblais et des remblais prenaient ici des airs de challenge technique et logistique. La multiplicité des ouvrages d'art créait plusieurs chantiers dans le chantier. Les travaux effectués sous circulation au niveau de l'échangeur A20/A89 ajoutaient encore à la difficulté.

Pont entre l'Aquitaine et le Limousin, l'autoroute s'est effacée devant le relief naturel pour en suivre avec harmonie les contours mouvementés et rejoindre le grand carrefour de communication du bassin corrézien. ■

Sensibilité géologique

Arrivés sur cette section dans des terres argilo gréseuse, les terrassiers ont dû composer avec des matériaux techniquement sensibles à traiter, appelés « pelites ». Très compacts dans leur masse, ceux-ci ont – suite à leur extraction à l'explosif – une fâcheuse tendance à se déliter à l'air libre. Après fragmentation, il aura donc fallu les réhydrater à l'eau (parfois les additionner de chaux) avant de les compacter par alternance de minces couches appliquées successivement. Par endroit, le lit de « pelites » peut ainsi atteindre 25 mètres d'épaisseur.



L'A89 s'intègre parfaitement au paysage.

Terrassements : vibration et surfaçage avant finition.

Début des terrassements.

La fameuse Serapias Lingua !

L'orchidée de l'A89

La Serapias Lingua pousse entre autre en Provence et dans le Quercy. Cette orchidée protégée aime les calcaires bien exposés, les pelouses faiblement acides, les clairières ombragées et… l'aire de service du Pays de Brive ! Dès sa découverte pendant le chantier, elle a été aussitôt placée au centre d'un périmètre de protection contourné respectueusement par les engins. Poussant dans une zone non accessible au public, elle continuera à se développer ici en toute sérénité.

Tranchée couverte de Gumond : mise en place des éléments de coffrage pour le coulage des voûtes.

Périmètre de protection de l'orchidée sauvage durant le chantier.

Tranchée couverte de Gumond : mission accomplie !

Tranchée couverte de Gumond : après le coulage des voûtes il suffira de recouvrir l'ensemble pour retrouver la forme originelle du lieu.

Le viaduc Vézère-Corrèze en images

Viaduc Vézère-Corrèze :
une famille limousine au premier plan.

Ouvrages d'art : une organisation sans faille

11 km et 15 ouvrages d'art : entre Brive nord et Terrasson, les chantiers se sont multipliés au cours des trois dernières années pour réclamer une organisation sans faille. 4 ouvrages d'art exceptionnels auront en outre accentué le caractère exceptionnel de cette section avec, sur seulement 7 km : le viaduc Vézère-Corrèze, la tranchée couverte du Gumond, le viaduc du Maumont et le pont de franchissement de la route départementale 901.

Viaduc Vézère-Corrèze : lancement des poutres métalliques au-dessus de la Vézère.

Viaduc Vézère-Corrèze :
vibration du béton sur l'ouvrage.

Viaduc Vézère-Corrèze :
un ouvrage d'art tout en discrétion.

Le chantier fait le plein de visiteurs

Visite du viaduc de la Sioule, la star du chantier.

Karine Bon, responsable de l'Office de Tourisme Vézère-Causse situé à Larche.

Les chantiers Terrasson/Brive nord et Saint-Julien-Sancy/Combronde ont accueilli plus de 3 000 visiteurs en 2005.

Cette année encore, ASF a organisé de nombreuses visites et des « portes ouvertes » sur les 2 chantiers d'A89 en Corrèze et Puy de Dôme. Elus, scolaires et étudiants, mais surtout le grand public, ont pu découvrir en car les 2 sections en travaux. Les visites, commentées par ASF, offraient de nombreux arrêts sur le terrain : viaducs, tranchée couverte, passages pour la grande faune, bassins de recueillement des eaux… autant de moments privilégiés pour répondre aux questions des visiteurs : dimensions, mesures pour l'environnement, coûts… Les sujets abordés étaient nombreux pour satisfaire toutes les curiosités.

Pour mieux répondre à toutes les demandes, ASF a fait appel aux offices de tourisme de Larche et de Pontgibaud. Rétrospective avec Karine Bon, responsable de l'office de tourisme Vézère-Causse situé à Larche :

Quel était l'intérêt pour l'office de tourisme de participer à ces manifestations ?

K Bon : Cela a permis de créer une animation supplémentaire pour notre office de tourisme, mais aussi de faire connaître et reconnaître notre activité au plan local. C'était aussi une façon de créer un activité supplémentaire en basse saison touristique (les visites se sont étalées de mai à octobre).

Quel était le « profil type » du visiteur du chantier de l'A89 ?

K. B. : Essentiellement des personnes qui disposaient de temps libre, car les visites avaient lieu en semaine. De nombreux riverains du chantier étaient intéressés, car, même s'ils s'y promenaient le week-end, ils bénéficiaient, avec ces visites, des commentaires éclairés d'ASF. Nous avons eu aussi quelques personnes venues de Bordeaux et Limoges, passionnées par les travaux publics…

Quelles étaient les questions les plus souvent posées au cours de ces visites ?

K. B. : Comment a-t-on construit ce viaduc ? ; Comment ça tient ? ; Son poids ? (!) ; Combien va nous coûter le péage ? ; Ça ouvre quand ?

Comment s'est passée l'organisation de ses manifestations ?

K. B. : Très bien. Nous avons établi un calendrier de visites avec la direction de la construction ASF de Tulle. Puis nous avons annoncé le programme et la presse locale en a largement fait l'écho. Nous avons alors pris les réservations des visiteurs et toutes nos visites ont affiché complet. Je serai ravie de reconduire cette expérience l'année prochaine sur la section Thenon/Terrasson en travaux.

Le COBATI en visite sur la section Terrasson/Brive.

Section Saint-Julien-Sancy/Combronde

Au pays des Volcans

Malgré la neige, les terrassements se poursuivent.

Pour établir la jonction entre la Haute Corrèze et le nord de Clermont-Ferrand, l'A89 est partie à l'assaut de la montagne pour longer la chaîne des Puys au coeur de paysages extraordinaires. A l'orée du Parc régional naturel des Volcans d'Auvergne, l'autoroute ouvre les 52 kilomètres d'un parcours exceptionnel, réalisé durant trois ans à l'abri des regards et à l'écart des axes de circulation préexistants. Soumis aux rigueurs d'un climat souvent peu coopératif, le chantier aura présenté sur cette section tous les caractères d'un défi permanent.
Canicule, longs épisodes neigeux, altitude, impératifs écologiques, obligations du calendrier, volumes des déblais, multiplication des ouvrages d'art… Le chantier de l'A89 entre Sancy et Combronde a relevé du challenge ! Le ruban noir intègre désormais avec humilité les versants boisés, traverse avec élégance les vallées abruptes et contourne le Puy-de-Dôme dans une parfaite harmonie avec la nature.

Atelier de terrassements.

Rétablissement d'un chemin rural.

Quelques chiffres

En règle générale, on relève en terme de construction les caractéristiques suivantes : une section autoroutière mesure entre 20 et 30 km et compte environ 20 ouvrages d'art. Entre Sancy et Combronde, l'A89 court sur 52 km et recense 70 ouvrages d'art pour lesquels il aura fallu remuer un volume inhabituel de 16 millions de m^3 de déblais (plus de 300 000 m^3 au km !), dont la moitié aura dû être extraite à l'explosif.

Les déblais prennent forme.

Les dates clés :

- Eté 2003 : les travaux de gros terrassements et la réalisation des ouvrages d'art ont débuté en avril et les 1 500 personnes présentes sur la section sont vite confrontées aux affres de la canicule. En altitude, la sécheresse pose plus de problèmes que la chaleur et le chantier est très, très proche de s'arrêter… Tous les acteurs se mobilisent pour trouver des solutions à l'arrosage constant des pistes et des remblais et éviter ainsi de suspendre les interventions des entreprises.

- Hiver 2003 : coup d'arrêt sur le secteur du Lalong en attendant une décision administrative concernant l'intégration environnementale de l'autoroute. Les travaux seront ici bloqués sur un linéaire de 500 m jusqu'en juillet 2004 quand la décision est prise de construire un viaduc.

- Printemps 2004 : le lancement de la mise en oeuvre des chaussées marque une étape importante.

- Septembre 2004 : après un an de terrassement, achèvement du déblai de la butte de Barbet (2,5 millions de m^3 !), à hauteur de Combronde, sur 45 m de hauteur et 200 m de large.

- Hiver 2004-2005 : la montagne fait valoir ses droits et la neige tombe en abondance : arrêt complet du chantier pendant 6 bonnes semaines.

- Automne 2005 : en septembre, la jonction – réalisée sous circulation – avec l'A71 est terminée. Un « nœud » autoroutier qui aura également été un « nœud » du chantier.

Les riverains :
premiers spectateurs du chantier.

Mise en œuvre de l'enrobé.

L'homme et la machine.

Les chaussées avancent.

Un ouvrage
aux dimensions exceptionnelles

Le viaduc de la Sioule

Tests en charge : “bon pour le service”.

Fondations des piles.

Perché au-dessus du courant de la Sioule, le viaduc cache aujourd’hui ses 7 piles de béton dans les bois de Villelongue. Sur près d’un kilomètre, il relie les deux versants de la vallée en surplombant celle-ci de 150 m en son point central. Toutes les techniques de construction appliquées ici étaient par avance parfaitement maîtrisées ; il aura fallu pourtant les porter aux dimensions exceptionnelles de l’ouvrage.

Dès le début, il y a trois ans, le chantier s’est inscrit dans une démarche environnementale exemplaire pour limiter les impacts de cette vaste réalisation sur un cadre naturellement sauvage et préservé. Sur les versants, la création des pistes aura nécessité un déboisement minimum et aujourd’hui le viaduc de la Sioule est parfaitement intégré à son écrin de verdure.

Mais si l’ouvrage offre désormais une image fière et sereine aux yeux de tous, les différentes étapes de sa construction auront mobilisé jusqu’à 180 personnes aux temps forts du chantier (2004). Celles-ci ont été amenées à relever des défis logistiques et technologiques dont l’exécution ne tolère pas « l’à peu près ». Respect des délais, contraintes géotechniques, rigueur climatique, et impératifs topographiques ont présidé au quotidien des hommes de l’art. ■

« Chaud le béton ! »

Au plus fort de l’hiver, on a relevé in situ des températures atteignant –23°C. Une situation extrême durant laquelle le chantier a bien sûr du être arrêté. Jusqu’à –5°C, les spécialistes auront toutefois fait preuve d’ingéniosité pour poursuivre les travaux. Livré chaud (25°C), le béton était coulé avant d’être bâché puis chauffé par des radiateurs soufflants pour éviter le gel et accélérer la prise.

24 heures sur 24

Au regard de la quantité de béton mise en oeuvre, trois centrales à béton ont fonctionné à plein régime durant les travaux de fondation : celle du chantier, située sous l'ouvrage, la centrale de secours à Manzat et enfin celle des Combrailles à Pontaumur. Afin de limiter la circulation des toupies sur les voiries locales, la centrale du viaduc a été la plus sollicitée, avec un approvisionnement en continu, même la nuit.

Naissance d'un viaduc avec du vert autour.

Véritable cathédrale de béton : l'intérieur du tablier.

Un viaduc aux pieds des volcans.

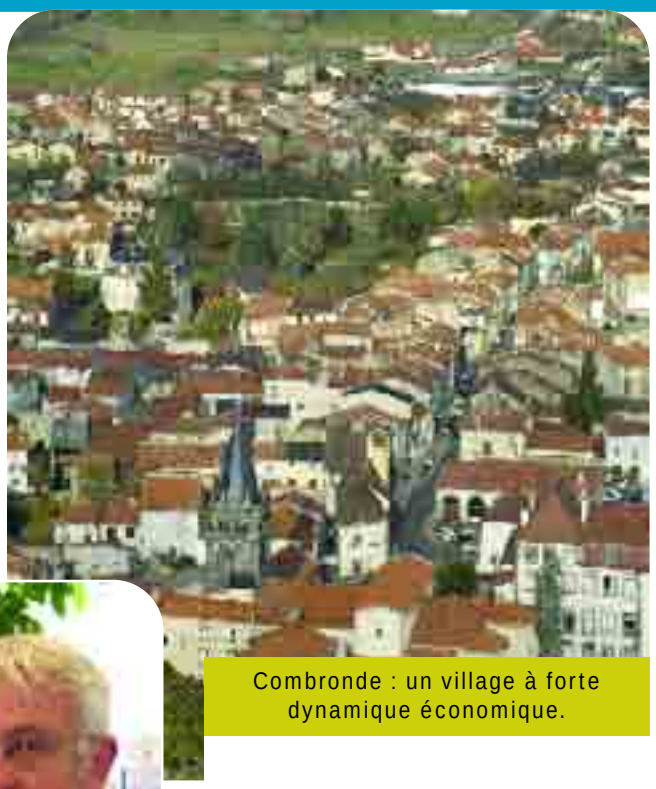
Quelques chiffres

- 19 000 m^3 : volume de béton pour le tablier,
- 15 000 m^3 : volume de béton pour les piles,
- 6 500 tonnes : acier passif,
- 1 200 tonnes : acier de précontrainte (câbles qui compriment le pont),
- 85 tonnes : poids d'un équipage mobile à vide,
- 150 tonnes : poids du béton coulé dans un équipage mobile pour constituer un voussoir.

Gros plan sur une pile : on se sent tout petit.

Zoom sur le tablier en effervescence.

Des impacts déjà bénéfiques



Combronde : un village à forte dynamique économique.

Combronde, capitale du Téléthon 2005

Mobilisés depuis 12 ans autour d'Emilie, une petite fille du village atteinte de mucoviscidose, les habitants de Combronde sont fortement impliqués au sein des manifestations organisées pour le Téléthon. Une grande cause nationale qui, au fil des années, regroupe de plus en plus de communes des environs et dont le défi principal est le suivant : augmenter à chaque édition le nombre de dons. Depuis 1993, les organisateurs ont ainsi reversé la somme de 511 000 euros à l'Association France Myopathies, dont 100 000 euros pour 2004.

Une générosité plaçant en conséquence Combronde en tête des manifestations de l'hexagone. L'AFM lui attribua les 4 et 5 décembre derniers le rôle de centre d'appel afin de récolter les promesses de dons de France 2 aux côtés d'Agde et de Vaison-la-Romaine. Pour cette dernière édition, on aura pu assister sur l'A89, encore fermée à cette date à toute circulation, à la formation d'une chaîne humaine écrivant en lettre de 7 m de haut le message suivant : « TELETHON 2005. PAYS DE COMBRONDE ».

Maire de Combronde depuis 2001, Raoul Lanore a accompagné les projets autoroutiers de l'A89 dès 95.

Aujourd'hui, les 2 000 habitants de Combronde se sont en majorité ralliés au principe d'un développement économique rendu possible par la présence du diffuseur situé sur leur territoire.

Quelle était l'ambiance dans le village et les environs à l'annonce de l'arrivée de l'autoroute ?

Raoul Lanore : Les réactions n'ont pas été immédiates car, dans un premier temps, il était prévu que l'A89 passe beaucoup plus au sud. Lorsque le tracé a été arrêté, les premiers boucliers se sont levés avec, aussitôt, la création d'un comité de défense. Il faut dire que l'A71 (Paris/Clermont-Ferrand) traversait déjà le secteur, mais sans sortie. J'étais alors conseiller municipal et avec mes collègues et mon prédécesseur, nous avons décidé de ne pas faire obstacle au projet à condition que Combronde puisse avoir un diffuseur. J'ai d'ailleurs toujours pensé que l'autoroute pouvait être une source de développement économique mais, en 1995, nos prises de position ont failli nous coûter les élections !

Les craintes de la population se sont-elles envolées par la suite ?

R. L. : Ce n'est pas aussi simple… L'emprise de l'A89 supprimait 70 hectares de terres agricoles et les riverains opposaient un passage à proximité d'un lotissement, d'une maison de retraite et du village de Banson. Après remembrement et au fil du chantier, ils ont pu apprécier les effets positifs d'une intégration réussi. Dans les zones délicates, le ruban noir est quasiment enterré par des aménagements spécifiques ou des dispositifs anti-bruit par exemple et, au niveau de la butte de Barbet, il passe même en déblai profond. Une inquiétude demeure à ce jour. Elle concerne le ruissellement des eaux pluviales et l'arrivée accélérée de celles-ci dans le courant des ruisseaux qui traversent la commune.

Etes-vous parvenu a obtenir les installations demandées auprès d'ASF ?

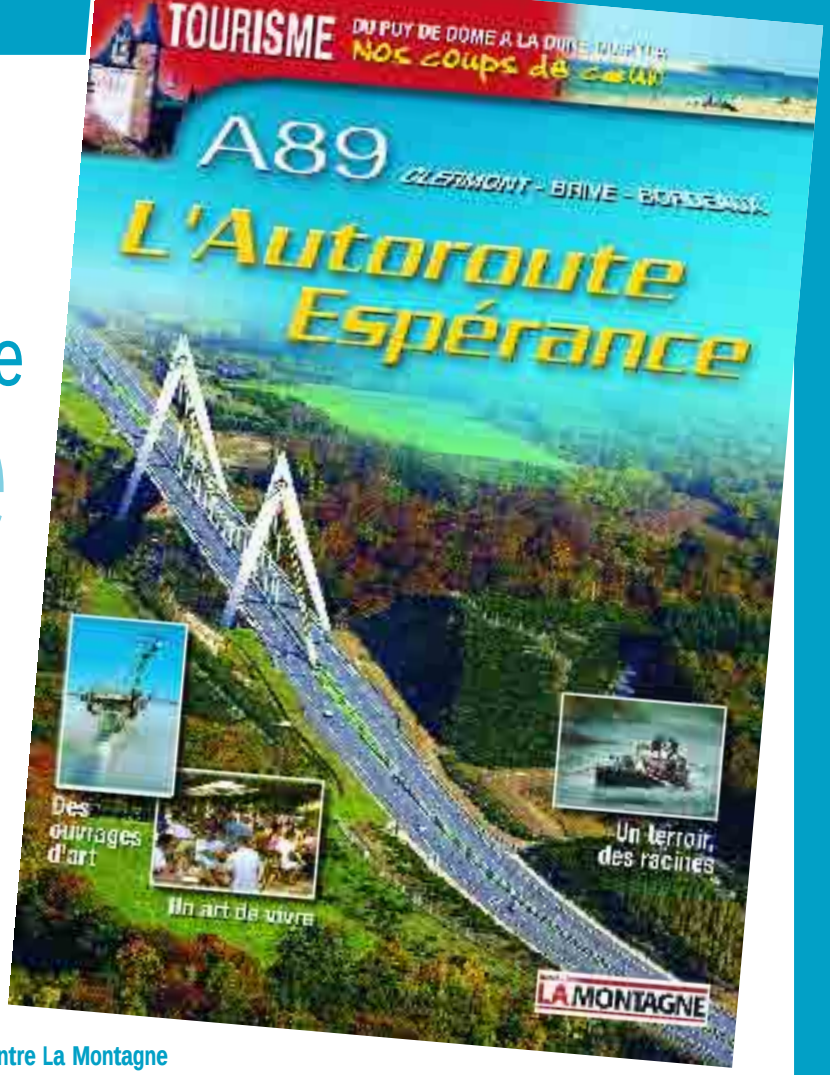
R. L. : Effectivement. D'abord le diffuseur qui restait déterminant dans nos accompagnements initiaux. En fonction depuis 2 ans sur l'A71, il est évidemment étroitement lié à la construction de l'A89. Nous avons également obtenu la construction d'un pont situé au-dessus de l'échangeur ; celui-ci permet aux agriculteurs d'éviter le bourg pour aller travailler les terres plus au sud. En outre, divers aménagements concernant la voirie et le rétablissement des cours d'eau, sont en cours de réalisation.

Avez-vous déjà ressenti les premiers effets du désenclavement autoroutier et comment voyez-vous l'avenir ?

R. L. : Ils sont déjà bien présents, principalement au travers de la pression foncière. Nous avons créé une zone d'activités au potentiel de 40 ha et, en ce qui concerne les retombées indirectes, le désenclavement génère l'attraction d'une nouvelle population. Les prix des terrains constructibles ont ici explosé et malgré cela la demande est toujours de plus en plus forte. Pour donner une idée concrète, ces quelques chiffres : en 95, on voyait passer 2 ou 3 permis de construire par an ; en 2005, nous en avons recensé 32 !

Maintenant, il faut gérer tout ça et attendre un peu de voir comment les choses vont se développer. Nous savons que l'arrivée de l'autoroute à elle seule n'est pas la panacée en terme de prospérité économique ; nous agirons pour y parvenir. ■

L'A89 : l'autoroute Espérance



La Montagne CentreFrance publie un hors série consacré à l'autoroute A89. Diffusé depuis le 19 décembre chez votre marchand de journaux pour 6 euros, ce magazine est aussi l'occasion d'avoir un autre regard sur l'autoroute. Rencontre avec Philippe Rousseau, rédacteur en chef de La Montagne (Auvergne-Limousin).

Philippe Rousseau, rédacteur en chef de La Montagne (Auvergne-Limousin).

Pourquoi réaliser un numéro hors série consacré à l'A89 ?

Philippe Rousseau : L'ouverture de l'A89 dans sa quasi totalité est un événement historique pour le Massif central. En effet, cette autoroute est d'abord le produit d'une volonté de désenclavement : contrairement à d'autres autoroutes qui ont été décidées pour canaliser des flux de circulation, celle-ci se veut en premier lieu comme un moyen de donner une perspective forte à des départements jusque-là enclavés.

Quel lien existe-t-il entre La Montagne et l'A89 ?

Philippe Rousseau : L'A89 traverse une grande partie de notre zone de diffusion. Elle intéresse l'ensemble de nos lecteurs sur les régions Auvergne et Limousin. C'est le parfait complément d'une irrigation nord/sud que sont les autoroutes A20/A71 et A75. L'impatience de désenclavement des automobilistes est perceptible dans l'intérêt qu'ils portent aux publications que nous consacrons à ce thème. Ce hors série « L'autoroute Espérance » que nous avons imaginé avec ASF, sera diffusé à plus de 20 000 ex.

Quelles sont vos attentes économiques liées aux nouvelles ouvertures de l'A89 ?

Philippe Rousseau : La portion qui ouvre en janvier traverse des paysages totalement inconnus. Cette autoroute sera une des plus belles d'Europe et on espère des retombées touristiques et économiques dans nos régions. Nous avons absolument besoin d'avoir des tissus économiques prospères pour dynamiser une démographie dont on sent déjà les prémices favorables pour Clermont-Ferrand et le bassin de Brive.

L'autoroute Espérance :

Quand ?
Sortie le 19 décembre 2005

Combien ?
6 euros

Où ?
Chez tous les marchands de journaux (Auvergne, Limousin)

Combien de temps ?
En vente pendant toute l'année 2006

Quoi ?
100 pages en couleur consacrées à l'A89

Détail :
Dans ce magazine vous découvrirez le chantier exceptionnel de la construction de l'A89 , le portrait de ceux qui ont fait l'histoire de nos régions, les sites touristiques traversés et les retombées économiques attendues. Illustré par de nombreuses photos et des interviews de personnalités locales, cet ouvrage original offre autant de regards différents sur une seule et même autoroute.

La fierté de Construire

Guy Boyadjian, ASF, Directeur de la construction.

Alain Robillard, ASF.

Par Alain Robillard, ASF, Directeur général délégué chargé du dévelopement et de la construction.

Cette année 2006 marque une étape importante pour les équipes ASF chargées de la construction de l'A89. Avec l'ouverture de ces 63 km, c''est l'achèvement de près de 90% de l'A89 et surtout le couronnement de 10 ans d'efforts.

ASF est maître d'ouvrage de la construction de l'A89. A Paris c'est la Direction de la construction et l'ensemble de ses collaborateurs autour de Guy Boyadjian qui suivent de très près l'avancée du chantier dans le respect des coûts et des délais. Nos spécialistes en tracé, en environnement, en maîtrise des dépenses interviennent tout au long du chantier et viennent en appui de notre Direction opérationnelle de la construction basée à Tulle. Celle-ci représente ASF auprès des collectivités et des particuliers ; elle assure la maîtrise foncière des emprises, mène les procédures, coordonne l'ensemble des intervenants externes et internes, supervise les études et les travaux. Le directeur d'opérations assume la responsabilité des décisions sur les plans technique et budgétaire, ainsi que des actions en matière de sécurité, qualité des ouvrages, de protection de l'environnement et de communication. Tous ces acteurs de la construction de l'A89 sont fiers aujourd'hui de pouvoir vous faire partager cette infrastructure qui restera toujours pour eux « leur autoroute ». J'en profite pour leur adresser mes remerciements et les féliciter pour la mission accomplie.

ASF à Tulle : 167 km d'autoroute construits en 10 ans

Direction d'opérations de Tulle

Pierre Nicot, directeur adjoint et Sébastien Nony, assistant gestion.

Nathalie Virolle et Laurence Mayet, au secrétariat de direction.

Lionel Barbazange, responsable du service foncier et Jérôme Steinmetz, son adjoint.

Jean-Jacques Lacaze, directeur d'opérations.

Julie Tobo et Nelly Destève du service communication.

Pascal Dunas, assistant libération emprises (déviations de réseaux, mâts radio, contrôle extérieur environnement).

Stéphanie Reigner et Sylvaine Villechalane du secrétariat foncier.

De la construction à l'exploitation

435 km et 4 districts

- Depuis le début de cette année, les compétences de la direction régionale de Brive s'étendent sur un linaire total de 435 km : 305 pour l'A89 et 130 pour l'A20. A terme elle aura 470 km à gérer !

- Le périmètre compte 4 districts : Cahors dans le Lot (A20), Ussel en Corrèze, Thenon pour la Dordogne et Coutras en Gironde (A89).

- Un secteur sur lequel Autoroutes du Sud de la France emploie 410 personnes : 308 sur les districts, 66 à la DRE de Brive et 36 techniciens spécialisés.

- 60% du personnel sont recrutés au niveau local, 40% font l'objet de mutations internes au sein d'ASF.

Germain David, ASF, Directeur adjoint à la direction régionale de l'exploitation à Brive.

Directeur adjoint à la direction régionale de l'exploitation à Brive, Germain David est l'interlocuteur privilégié entre la construction et l'exploitation. Véritable chef d'orchestre, il coordonne les différents intervenants. Rencontre à quelques jours de l'ouverture.

La Direction régionale de Brive :

Directeur : Marc Robert
Adjoint : Germain David
Techniques spécialisées : Jean-Marie Planchon
Techniques génie civil : François Baratou
Equipement, sécurité, péage : Pascal Roudier
Gestion achats matériel : Jean-Charles Callo
Ressources humaines : Xavier Planchon
Assistant sécurité : Cédric Molinie
Actions commerciales et services : Guylaine Gillet

En quoi consiste exactement votre mission ?

Germain David : J'assure la coordination entre la construction et les différents services de l'exploitation : le service techniques spécialisées, celui des techniques génie civil, le service équipement, sécurité et péage et bien d'autres qui sont appelés à travailler simultanément sur le secteur de la direction régionale avec les districts.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur la spécialité de ces services ?

G. D. : Véritable clef de voûte des nouvelles technologies, le service techniques spécialisées met en place et vérifie le bon fonctionnement de l'électronique, l'électrotechnique et l'informatique. Les ouvrages d'art et les aménagements paysagers relèvent du service des techniques génie civil.
Enfin, le département équipement, sécurité et péage gère les procédures en gares de péage et la surveillance d'A89 grâce au PC Région basé à Brive. En cas d'accident, d'épisode neigeux, les informations sont centralisées puis quasiment retransmises en temps réel aux usagers de l'autoroute via l'antenne de « Radio Trafic FM »,et les panneaux à messages variables.

Pendant les semaines précédant la mise en service de nouveaux linéaires, les missions qui vous incombent sont-elles plus importantes ?

G. D. : Pas seulement dans les semaines qui précèdent mais bien un an avant ! En effet, pour que tout soit prêt le jour J, tous les services de la direction régionale de Brive sont à pied d'œuvre depuis des mois : commandes des matériels et véhicules (VL, PL), équipements intérieurs des bâtiments, recrutement et formations du personnel, conventions avec les prestataires extérieurs (dépanneurs et sous traitants). Il faut savoir qu'ASF fait appel, à l'échelle régionale, à plus de 50% de moyens extérieurs, pour la viabilité hivernale.

Et parallèlement à la préparation sur le terrain, y-a-t-il des étapes administratives ?

G. D. : Il reste encore à valider le « plan intervention sécurité », par la conférence de sécurité qui est présidée par le préfet du département concerné par cette mise en service (gendarmerie, SDIS, urgences médicales, sécurité civile, DIREN, élus concernés, etc.). Celui-ci garantit la conformité des procédures d'intervention et définit les rôles de chacun. Ensuite, l'Etat vient effectuer ses derniers contrôles, avec une visite faite sur le terrain à quelques jours de l'inauguration pour entériner l'ouverture effective. ■

La direction d'opérations de la construction d'A89 centre (Brive/Clermont-Ferrand) fête cette année ses 10 ans à Tulle et la réalisation de 167 km d'A89.
Sous la houlette de Jean-Jacques Lacaze, directeur d'opérations, l'équipe ASF composée d'une douzaine de personnes dresse le bilan de ce projet.

167 km d'autoroute c'est aussi…..
22 passages pour la faune,
26 périmètres de remembrement,
35 passages hydrauliques construits sous l'autoroute,
86 ponts au-dessus de l'autoroute,
87 ponts au-dessous de l'autoroute
des centaines de réseaux (télécom, EDF) déviés, soit 30 conventions signées et 230 kg de dossier papier…
365 jours de fouilles de sauvegarde,
605 jours de reconnaissances archéologiques,
plus de 600 entreprises consultées,
710 marchés publics passés (soit 1 800 m de dossier pour un poids de 57 tonnes),
2 250 propriétaires concernés,
162 procédures d'expropriation,
4 000 factures réglées,
15 000 courriers envoyés,
31 000 000 m^2 achetés pour 40 760 000 euros HT,
32 000 000 m^3 de matériaux remblayés
48 000 000 m^3 de matériaux déblayés
et…
1, 3 milliards d'euros investis !

Zone d'activité à côté de l'échangeur A20/A89.

Retombées socio-économiques de l'autoroute :

on les mesure, on les partage

Plus de 130 participants, de nombreux échanges entre universitaires, acteurs locaux et responsables autoroutiers… le « Forum des observatoires A20 et A89 », qui s'est tenu le 20 octobre à Brive, a été un succès.

Organisée par ASF et la direction régionale de l'Equipement du Limousin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays de Brive, cette manifestation a permis de présenter aux acteurs locaux (élus, administrations, entrepreneurs, organismes de tourisme) les principaux enseignements des observatoires autoroutiers A20 et A89. Ceux-ci ont pour vocation d'étudier les retombées socio-économiques et les impacts environnementaux de l'autoroute sur les territoires qu'elle traverse.

Ces rencontres s'inscrivent dans le cadre de notre politique de développement durable. Elles visent à diffuser largement les résultats des travaux des observatoires auprès des élus et des décideurs locaux afin de les aider dans leur prise de décision. Elles permettent de partager les bonnes pratiques de développement et d'aménagement du territoire.

La démarche sera poursuivie en 2006 sur la base de travaux des observatoires d'A89 et d'A66.

Quelques thèmes abordés :

L'autoroute, catalyseur de la logique territoriale

Entre Bordeaux et Clermont-Ferrand, pour la première autoroute dite « d'aménagement du territoire », les résultats prennent un caractère exemplaire. Ils traitent des volets suivants : démographie, nouvelles constructions, entreprises et zones d'activités, déplacements et tourisme.

« L'A89 s'est révélée être le véritable facteur déclenchant d'une forte croissance de l'offre en zones d'activités, ceci avec des actions d'anticipation le plus souvent particulièrement ciblées » affirme le professeur Varlet. Mais ce dernier aura également noté que les dynamiques territoriales auront varié sur le linéaire. C'est en toute logique que l'essentiel des projets s'est concentré dans un rayon de 5 à 10 km autour des diffuseurs, notamment

Passage faune sur A89.

Le Forum a été ouvert par Jean-Louis Nesti, président de la CCI du Pays de Brive et Bernard Val, président d'ASF, et conclu par Alain Bourion, directeur régional de l'Equipement du Limousin et Jacques Tavernier, DG d'ASF.

aux abords des bassins de vie les plus actifs. L'anticipation a ainsi été précoce et nette dans le secteur corrézien, plus tardive auprès du Libournais et des Combrailles, régions elles-mêmes en avance par rapport au Périgord.

La dynamique des zones d'activités

Entre Clermont-Ferrand et Bordeaux, 203 zones d'activités étaient recensées en 1998-1999, contre 97 en 1987, soit plus du doublement de leur nombre et de leurs superficies en une décennie, avec la création annuelle d'une dizaine de zones contre 2 à 4 depuis 1960 et un taux de remplissage en hausse (55,7%). Une telle évolution de l'offre est à mettre directement sur le compte du projet autoroutier et de la volonté des collectivités territoriales de valoriser la réalisation de celui-ci. Il apparaît aujourd'hui que le stock de zones d'activités est d'ores-et-déjà constitué et qu'aucune création spectaculaire ne devrait intervenir au cours de l'année à venir.

Demi-diffuseur de Brive ouest et accès à la ZAC de Lanau par la RD 901.

ASF et les observatoires autoroutiers

- La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, 30 décembre 1982) impose aux constructeurs de grandes infrastructures d'étudier l'évolution écologique et économique autour des liaisons nouvelles entre 3 et 5 ans après leur mise en service. ASF a souhaité aller plus loin que ses obligations légales en créant dès 1994 des observatoires autoroutiers.
Les études sont confiées à des centres de recherche universitaires indépendants.

- Trois observatoires fonctionnent actuellement : sur l'A20 Brive/Montauban (études menées par l'université de Toulouse/Le Mirail), sur l'A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand (universités de Clermont-Ferrand, Limoges et Bordeaux), et sur l'A66 Toulouse/Pamiers (université de Toulouse-Le Mirail).

Les patrouilleurs se préparent à la mise en service ...

District d'Ussel :
apprivoiser l'hiver

De la Corrèze au Puy-de-Dôme, l'A89 devient une autoroute de montagne. C'est sur cette section qu'ASF connaît son plus haut point d'altitude : 1 000 mètres.

Une situation bien particulière donc, soumise à des conditions météorologiques difficiles en hiver, et pour lesquelles le district d'Ussel et son point d'appui sont spécialement équipés.
Les équipes affectées sur ces 117 kilomètres, d'Egletons à Combronde doivent répondre aux exigences saisonnières avec une organisation adaptée à la saison hivernale pour la période allant du 20 octobre au 20 avril.

Un nouveau point d'appui à Pontgibaud

Située sur la commune de Bromont-Lamothe, l'installation de l'équipe a nécessité le recrutement de 24 personnes : 12 ouvriers autoroutiers, 2 ouvriers d'atelier, 6 agents saisonniers pour la période hivernale, un surveillant et un conducteur de travaux.

La maintenance des installations techniques a également nécessité le recrutement d'un électronicien et d'un électrotechnicien.

Le recrutement des effectifs s'est effectué au niveau local à 50%.

L'organisation au péage

Cette section comporte 5 gares de péage : St-Julien-Sancy, ainsi que les gares automatiques d'Ussel-ouest, Ussel-est, Bromont-Vulcania et Manzat.

14 agents de contrôle, 4 receveurs, un conducteur péage et un chef de gare ont pour mission de veiller en continu à la perception du péage et au fonctionnement des gares automatiques.

L'organisation hivernale

Cette section comporte une succession de « points délicats » en période hivernale dont le secteur Sancy-Gelles (le site le plus élevé de la nouvelle section). Des chutes de neige importantes et des formations de congères sont fréquentes en raison de la présence de couloirs ventés. Le district s'est organisé pour lutter contre la neige et le verglas autour de 4 sites de dépôts de sel : 950 tonnes à Ussel, 950 tonnes sur le point d'appui hivernal du Sancy, 950 tonnes à Pontgibaud et 300 tonnes sur le point de chargement de Manzat.

Ces 53 kilomètres sont découpés en 6 circuits pré-curatifs (salage préventif contre le verglas) et 7 circuits de déneigement. Chaque portion bénéficie de l'intervention de 2 à 4 engins spécifiques pour remédier à toutes les situations et assurer de bonnes conditions de circulation. Pour ce faire, le service d'astreinte est lui aussi adapté avec la possibilité de faire intervenir à tout moment depuis Ussel ou Pontgibaud les agents suivants : 4 ouvriers autoroutiers, 1 responsable, 1 technicien, 1 agent de surveillance, auxquels s'ajoute la disponibilité des 10 entreprises extérieures qui peuvent être appelées en renfort en cas de météo défavorable. ■

Philippe Rabet, conducteur de travaux au point d'appui de Pontgibaud.

Philippe Rabet, ce chalonnais de 42 ans a passé plus de 10 ans dans les travaux publics comme chef de chantier puis conducteur de travaux . En 1998, il entre à APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) en tant que conducteur viabilité sur l'A40 entre Bourg-en-Bresse et Genève. Aujourd'hui, Philippe a rejoint ASF au point d'appui de Pontgibaud comme conducteur de travaux pour la section Saint-Julien-Sancy/Combronde. Intégré au district d'Ussel (géré par François Scrabalat), Philippe et son adjoint Laurent Boissier se préparent, avec toute l'équipe, à affronter les rigueurs de l'hiver. Pour ce passionné de rugby, habitué aux rudes conditions hivernales, cette nouvelle expérience est comme un défi à relever.

District de Thenon :

gérer la discontinuité

Avec l'ouverture des 11 km reliant Terrasson à Brive nord, le district de Thenon élargit le périmètre territorial de ses compétences. De Périgueux à Egletons, il gère trois points névralgiques sur un linéaire discontinu.

L'équipe du district de Thenon autour de son chef Didier Bastidon.

Avant d'atteindre la pleine maturité que lui confèrera la future mise en service de la section Thenon /Terrasson, le district de Thenon est désormais chargé d'intervenir sur 83 km (Périgueux est/Thenon, Terrasson/Brive nord, Saint-Germain-des-Vergnes/Egletons et, au titre des particularités, la route départementale reliant l'A20 à l'A89 au nord de Brive.

Des discontinuités qui imposent une organisation spécifique.

Les points d'appui de Tulle et de Brive

Sur le terrain, pas de changement notoire à Tulle où l'équipe reste en place. Pour le point d'appui hivernal de Brive, situé à hauteur d'Ussac à côté de la direction régionale d' exploitation, tout le matériel nécessaire est prêt à intervenir : un camion de déneigement, une saleuse et une saumureuse ; deux camions avec lames et une saleuse mis à disposition par une entreprise locale sous contrat et, enfin, pour toute l'année, deux fourgons d'intervention auxquels s'ajoute un matériel d'entretien qui sera détaché selon les besoins.

Pour les impératifs de l'hiver, les trois points stratégiques disposeront en permanence de dépôts de sel : 450 tonnes à Thenon, 150 à Brive, 950 à Tulle avec le renfort d'Egletons (250 tonnes).

Du personnel supplémentaire

En conséquence, l'effectif global du district de Thenon passe à 63 personnes, avec l'arrivée de deux ouvriers autoroutiers et d'un agent de contrôle pour la gare de péage. Un personnel d'astreinte est affecté sur chacun des trois tronçons qui se doivent, du fait de leur discontinuité, d'être autonomes. Il s'agit bien ici de réduire les temps d'intervention et d'assurer une sécurité optimale à tous les véhicules empruntant l'A89 dans ce secteur.

temps libre
Le Télépéage s'adapte à vos envies d'évasion !
NOUVEAU
Découvrez les avantages et le confort du Télépéage avec Temps libre !
Temps libre, le Télépéage sur mesure
Vous ne payez que les mois où vous l'utilisez
0892 693 693

Terrasson/Brive nord :

mode d'emploi

La section Terrasson/Brive nord de l'A89, longue de 11 km, relie la gare de Mansac-Terrasson au nœud autoroutier de l'A20 et l'A89 au nord de la ville de Brive.

En direction de Clermont-Ferrand, cette portion est accessible depuis la commune de la Rivière de Mansac grâce à un barreau aux caractéristiques de route départementale. La gare de péage de Mansac-Terrasson est équipée de 3 voies d'entrée et de 3 voies automatiques en sortie.

L'aire de repos du pays de Brive est implantée sur la commune de Saint Pantaléon de Larche juste avant le viaduc Vézère-Corrèze. En janvier 2006, cette aire sera une aire de repos et, fin 2007 début 2008, il sera possible de s'y restaurer et d'y faire le plein de carburant.

Deux échangeurs à système ouvert, sans gare de péage, irriguent le bassin de Brive : le demi-échangeur de Brive ouest (orientation Bordeaux) et l'échangeur de Brive nord.

Le premier facilitera le désenclavement des communes situées à l'ouest de Brive comme Saint Viance, Varetz, Objat, Saint Pantaléon de Larche… Quant à l'échangeur de Brive nord, il permet de raccorder l'A89 à l'A20. Ce nœud autoroutier est un point stratégique du développement du bassin briviste. De nombreuses entreprises se sont implantées récemment autour de cette jonction de l'A20 et de l'A89.■

Saint-Julien-Sancy/Combronde :

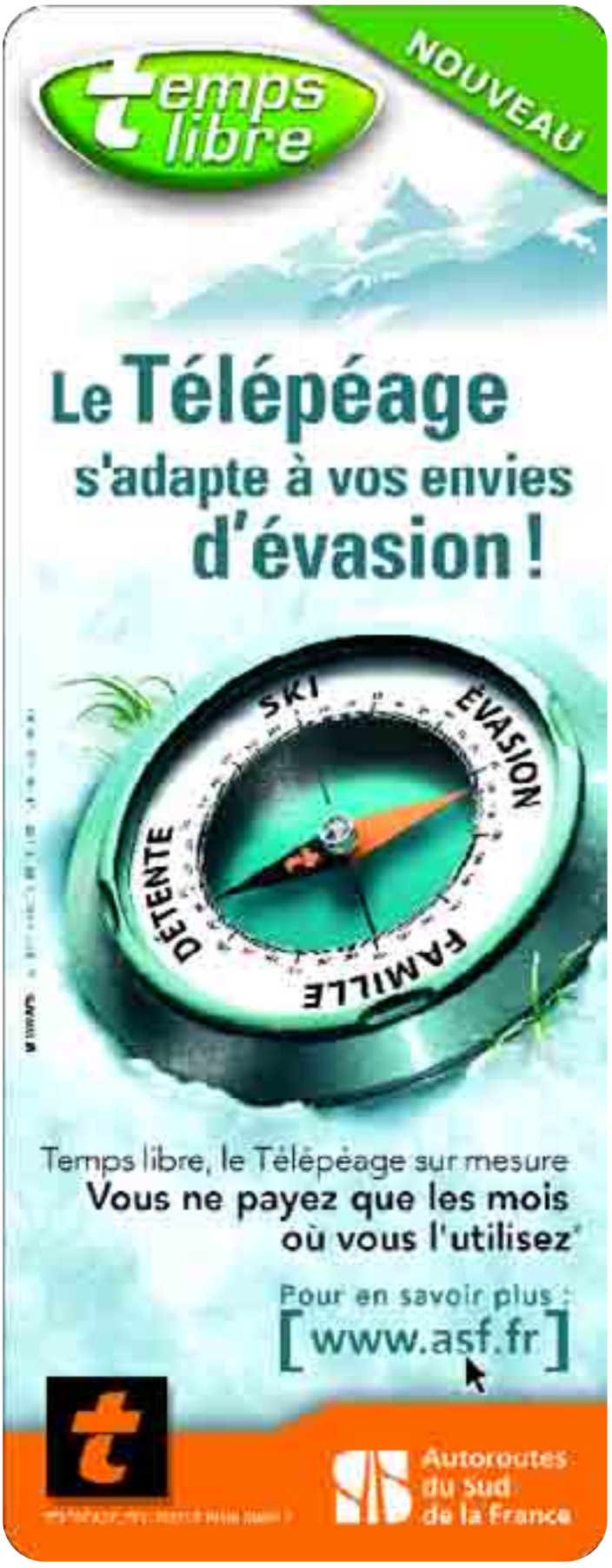
comment ça marche ?

Du diffuseur de Saint-Julien-Sancy jusqu'au nœud autoroutier A89/A71, soit 52 nouveaux kilomètres, deux nouveaux diffuseurs ont été créés : celui de Vulcania-Bromont (2 voies d'entrée et 3 voies de sortie) et celui de Manzat (2 voies d'entrée et 3 voies de sortie). Ces diffuseurs fonctionnent en mode tout automatique de jour comme de nuit. Ils ouvrent cette magnifique région montagneuse du Sancy au tourisme et au monde économique. Quant à la gare de Saint-Julien-Sancy, elle reste en mode semi-automatique (receveur + voie automatique) la journée et tout automatique la nuit.

L'aire de service de Manzat, située sur l'échangeur, offre aux clients divers services : carburants (station Agip), produits régionaux… La partie restauration et informations touristiques sera mise en service au printemps 2006.

Les aires de repos de Heume l'Eglise et de Prondines accueillent les automobilistes à près de 1 000 mètres d'altitude et offrent un panorama magnifique sur la Chaîne du Sancy.

Au bout de cette section, l'A89 rejoint l'A71 à Combronde. Ce nœud autoroutier permet de raccorder l'autoroute A89 à sa destination finale, la région clermontoise, mais également au centre de l'hexagone.■



L'aire de repos des vignes sur A89 entre Libourne nord et Coutras, au coeur du vignoble de Bordeaux.

Vendanges en famille cette année, mais dès l'an prochain, il faudra une quinzaine d'ouvriers pour récolter l'hectare et demi de l'aire des vignes.

Section Libourne/Mussidan

Première cuvée de l'autoroute

Symboles de l'étroite connivence voulue entre le paysage et le ruban noir, les ceps de l'aire des vignes, entre Coutras et Libourne, ont offert leurs premières vendanges au cours de l'automne.

L'histoire remonte maintenant à près de quatre ans. Pour marquer son entrée en pays Bordelais après avoir quitté le Périgord, l'A89 se proposait de s'intégrer à l'histoire des hommes et des paysages d'un terroir mythique. Autoroutes du Sud de la France développait alors un concept novateur avec la réalisation de l'aire des vignes.

Si à l'origine le projet s'établissait autour de l'idée d'un jardin ornemental, il s'orientait rapidement vers la plantation d'un véritable vignoble au printemps 2003. Choisis en étroite collaboration avec l'INAO et le Syndicat des appellations Bordeaux et Bordeaux supérieurs, les ceps de merlot et cabernet franc prenaient dès cette époque racine dans les terrains sablo-argileux de l'aire sur une surface de 15 000 m^2.

Cabernet et Merlot

C'est à Thierry Bazin, un jeune viticulteur de Saint-Ciers-d'Abzac, qu'étaient confiés le suivi de la bonne croissance des plantations et les opérations culturales déterminantes pour l'avenir des vignes de l'autoroute.

A l'automne dernier, les ceps de l'aire des vignes atteignaient la maturité nécessaire à leurs premières vendanges. Une opération qui prenait ici des allures d'événement et les sécateurs intervenaient en deux temps après le feu vert des œnologues. Les merlot dans un premier temps puis les cabernet rejoignaient aux jours dits les hottes des vendangeurs, dans un cadre rappelant celui d'un domaine traditionnel.

La cuvée inaugurale de l'aire des vignes fera ici l'objet d'une vinification particulière. L'analyse gustative de la qualité des 50 hectolitres extraits des grappes est plutôt de bon augure et laisse entrevoir, selon les spécialistes, les prémices d'un nectar « très coloré et très fruité ». Après son passage en fûts de chêne, la cuvée historique de l'A89 devrait être mise en bouteille cet été… Reste à choisir le nom qui figurera sur l'étiquette.

Alexandra Pelage, surveillante de travaux et Richard Poissant, chef du district de Coutras (de dos), avec Jacques Forest, cadre chargé du foncier viticole à la DO de Périgueux, et Thierry Bazin, viticulteur.

En partenariat avec le district de Coutras

De façon naturelle, ces premières vendanges ont également mis fin à la phase des travaux d'aménagement de l'aire des vignes. Jusqu'ici placée sous l'autorité de la direction de la construction de Périgueux, celle-ci dépend désormais des compétences de l'exploitation du district de Coutras et plus particulièrement d'Alexandra Pélage, chargée de la surveillance des travaux.

Une aire où il fait bon s'arrêter.

Bordeaux/Sancy :

tout schuss par l'A89

Les études menées en 2002 par l'Université de Clermont-Ferrand le prouvent : si le massif du Sancy jouit d'une belle aura auprès des visiteurs venus du Grand-Ouest, de la Bretagne aux Pays de Loire, ses stations sont boudées par le nord de l'Aquitaine. L'achèvement proche de l'A89 incite les acteurs touristiques de la montagne auvergnate à développer une nouvelle politique de communication en direction des Bordelais. Un challenge exposé par Luc Stelly, directeur de l'office de tourisme du Sancy.

Luc Stelly, directeur de l'office de tourisme du Sancy.

Quelle est à ce jour la position du Sancy en matière de tourisme ?

Luc Stelly : Le massif représente à lui seul 50% de l'économie touristique du Puy-de-Dôme, 25% de celle de l'Auvergne. Les flux traditionnels sont ici historiques avec une fréquentation remontant au XVIII[e] siècle. Nous attirons le public classique des stations de moyenne montagne, à la recherche de nouvelles activités de pleine nature. Les amateurs de Bretagne, Loire-Atlantique, Brive, Limoges ou encore Périgueux sont des habitués des périodes hivernales.

L'ouverture de l'A89 vous ouvre-t-elle de nouveaux horizons ?

L. S. : Oui, et nous aurions tort de ne pas en saisir l'opportunité… Avec la région, nous avions choisi d'attendre ce moment avant d'élargir notre périmètre d'action. Nous disposons maintenant d'un vrai support pour développer une communication cohérente, élaborée d'ailleurs en partenariat avec ASF pour l'ouverture de l'autoroute.

Comment cela va-t-il se concrétiser ?

L. S. : Par plusieurs campagnes promotionnelles réparties dans le temps, en hiver puis pour les grands week-ends du printemps. Affichage sur Bordeaux, Périgueux et Brive pour véhiculer l'image d'une destination à l'accès facile et rapide. Reportages et jeux radiophoniques à l'antenne de « Radio Trafic FM » et sur les aires de l'autoroute ; communication ciblée enfin vers les autocaristes, les comités d'entreprises, les associations et les agences de voyage devraient renforcer la renommée du massif auprès du nord de l'Aquitaine. Nous serons d'ailleurs présents au salon du tourisme et à la foire de Bordeaux.

Attendez-vous des retombées immédiates ?

L. S. : Si nous voulons profiter de l'effet déclencheur de l'ouverture de l'A89, ce n'est pas sans raison et nous espérons en effet un impact rapide, ceci dès les week-ends pour lesquels les réservations sont traditionnellement tardives. Imaginez : par l'autoroute, Bordeaux est au pied des pistes en seulement 3 heures 30 ! L'argument nous permet dans ce cas de rivaliser avec les Pyrénées.

Etes-vous prêt à répondre aux exigences de ces nouveaux visiteurs ?

L. S. : A nous de transformer l'offre pour l'adapter à la demande. Pour le thermalisme, qui, c'est vrai, est en-dessous de ce qu'il était par le passé, on note une stabilisation ; pour l'hiver, l'hébergement est en train de se requalifier avec entre autre la réalisation de résidences hôtelières. Nous devons également mettre l'accent sur les services qui apportent un vrai plus aux modes de consommation actuelle, au travers par exemple de la disponibilité des connexions internet. Côté pistes, nous avons déjà investi 6 millions d'euros dans les remontées mécaniques avec en particulier l'enneigement artificiel et la réfection des 3 téléskis qui assurent la liaison entre le Mont-Dore et Super-Besse. Il faut avant tout améliorer notre image car n'oublions pas que, s'il est désormais plus facile d'accéder au massif, il sera tout aussi aisé d'en repartir… toute notre énergie est donc tournée vers l'amélioration des prestations, des services et de la valorisation de la destination du Massif du Sancy.

De gauche à droite : Jean-Michel Giraud (président de l'office de tourisme Terres Dômes Sancy), Marc Robert (directeur régional ASF de Brive), Jean-François Dubourg (président de l'Organisme local de tourisme Sancy-Volcans), Gérard Marion (président de l'office du tourisme Sancy-Artense), Bernard Gardelle (directeur de la communication ASF), Roger Lepetit (président de l'office de tourisme Lac Aydat Volcans Espace)

Travaux de terrassements A9/A75.

Avancement des projets

3 grands chantiers

Fouilles archéologiques sur A87.

Archéologie
"L'A87 poursuit son chemin

Avec ses 112,5 km en service, l'A87 Angers/La Roche-sur-Yon verra s'ajouter, au plus tard fin 2008, les 16 km du contournement sud de La Roche-sur-Yon. Actuellement, les études sont pratiquement terminées, le chantier sera entièrement clôturé à la fin de l'année 2005. Les archéologues de l'Inrap ont procédé aux sondages afin de déterminer s'il faudra engager les fouilles. Le groupement d'entreprises chargé de réaliser les travaux a été choisi fin novembre 2005 pour permettre de lancer ces derniers en mars 2006."

A75/A9 raccordement de Béziers

Concédé à ASF le 1er mars 2002 et déclaré d'utilité publique le 30 mars 2000, le raccordement de l'A75 sur l'A9 à Béziers est situé dans le département de l'Hérault sur les communes de Béziers et Villeneuve Les Béziers.
Ce raccordement, d'une longueur de 5 km, sera raccordé à la section Pézénas/Béziers d'A75 réalisée par l'Etat où la nouvelle gare en barrière contrôlera uniquement le trafic en direction de l'A75.

L'objectif de cette construction a pour vocation d'assurer une liaison directe et sûre en évitant la ville de Béziers, permettant un gain de temps, de sécurité et une régularité de parcours aux clients en provenance ou en transit entre la Languedocienne A9 et la Méridienne A75.

Actuellement, les travaux n'ont pas encore débuté. La phase préalable entend les fouilles archéologiques et les déviations de réseaux.

Dédoublement de l'A9 à Montpellier

Concédé à ASF le 1er mars 2002, le dédoublement de l'autoroute A9 au sud de Montpellier, sur 19 km, s'inscrit dans un projet de développement urbain de l'agglomération.

Le dédoublement A9b, destiné au trafic de transit se situe entre l'autoroute actuelle A9a et le projet de LGV de Nîmes/Montpellier. Le projet est une 2x3 voies avec 2 points de raccordement à St Jean de Védas et Baillargues assorti de gares de péages sur ces échangeurs.
Les barrières de péage de Montpellier I (Gallargues) et Montpellier II (St Jean de Védas) seront supprimées pour un transit direct de Lyon vers le sud-ouest.

L'enquête publique s'est déroulée du 26 septembre au 9 décembre 2005. A l'issue de la déclaration d'utilité publique (18 mois après l'enquête publique), ASF aura 6 ans pour mettre en service ce nouveau tronçon. ■

ACTU PROJET

A89 Balbigny/Lyon : ASF s'engage

Cette autoroute de plus de 50 km, déclarée d'utilité publique le 17 avril 2003, comprend 7 échangeurs, 7 viaducs et 3 tunnels de plus de 6 km cumulés. Elle assurera le débouché de la grande autoroute est-ouest A89 Bordeaux/Clermont-Ferrand sur l'agglomération lyonnaise et le désenclavement des départements de la Loire et du Rhône.
Son coût de construction est estimé à 1, 2 milliards d'euros.
Dès l'approbation par décret de l'avenant intégrant cette section à son contrat de concession, ASF engagera les études détaillées et les acquisitions foncières, puis les travaux.

Il n'y a pas que les liens du mariage pour unir
un limousin à une auvergnate. Il y a aussi l'A89.

Bonne nouvelle. Le nouveau ASF Vallorge de 63 kilomètres sur l'A89 avec une section de Saint-Julien/Sancy à Combronde et une autre de Tarnos à Brive Nord. Très vite, vous allez découvrir qu'avec l'A89, les nouvelles routes sont des dépaysements, que l'Est et l'Ouest de la France ne sont plus très loin. Et si le cœur vous en dit... sachez que le groupe ASF, c'est plus de 3 000 kilomètres d'aventure.

Autoroutes
du Sud
de la France